

Consultancy Services

# Classement sectoriel LeasePlan 2019 des parcs automobiles

Pourquoi le secteur des Services et de  
la Finance se place en tête



LeasePlan

# Sommaire

Introduction	3
Évolution de la part du diesel	5
Évolution de la part de l'essence	6
Évolution de la part des véhicules électriques hybrides rechargeables	7
Évolution de la part des véhicules 100% électrique	8
Évolution des émissions moyennes en CO <sub>2</sub>	9
Conclusion	10

Ce rapport a été élaboré avec l'aide de Consultancy Services, une équipe mondiale de consultants qui s'appuie sur plus d'un demi-siècle d'expérience dans la gestion de la flotte et de la mobilité des conducteurs.

# Introduction

## 1.1 L'abandon progressif du diesel

Le diesel perd du terrain, c'est une certitude. Parmi les facteurs qui ont entaché la popularité du diesel, citons le scandale du dieselgate, l'introduction des zones à faibles émissions (ZFE), qui limitent généralement l'accès au centre-ville pour les véhicules équipés d'anciens types de moteurs diesel, ainsi qu'un intérêt nouveau du public pour les émissions de NOx et de particules (émises par les moteurs diesel relativement anciens en plus grande quantité que les moteurs essence relativement anciens), qui se préoccupe donc moins des émissions de CO<sub>2</sub> (émises généralement par les moteurs diesel en moins grandes quantités que les moteurs essence).

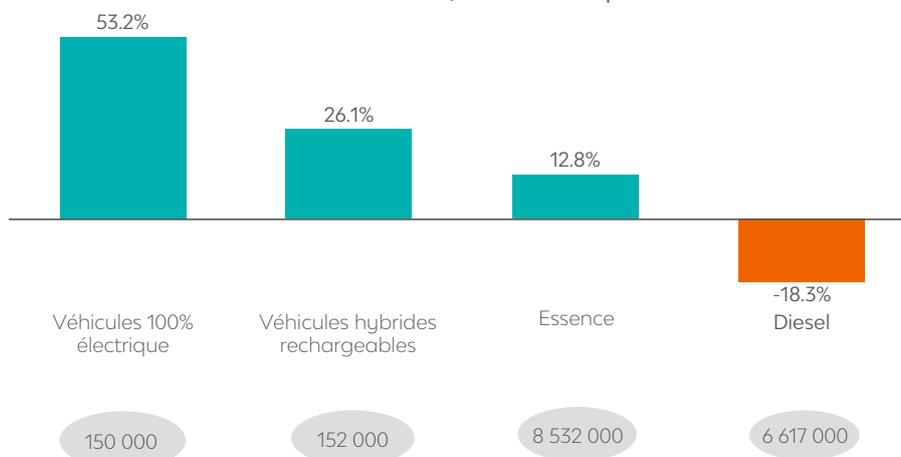
Lors des tests de mesure des émissions de NOx et de particules en condition de conduite réelle, les nouveaux moteurs diesel affichent des niveaux bien inférieurs aux normes Euro 6d-TEMP.

En moyenne, ces tests montrent que les moteurs diesel modernes émettent 85 % de NOx de moins que les véhicules Euro 5 de la génération précédente<sup>1</sup>.

Il n'en demeure pas moins que les véhicules diesel sont en perte de vitesse, surtout par rapport aux véhicules essence et, dans une moindre mesure, par rapport aux véhicules électriques à batterie et aux véhicules électriques hybrides rechargeables.

Cette évolution a été récemment confirmée par les statistiques publiées par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Si l'on compare 2018 à 2017, les véhicules électriques à batterie et les véhicules électriques hybrides rechargeables ont enregistré la plus forte croissance sur le total des immatriculations, même si en valeur absolue, c'est la hausse des immatriculations de véhicules essence qui explique 80 % de la baisse des ventes de diesel.

**Immatriculations de voitures particulières neuves par type de carburant**  
2018 vs 2017, Union européenne



Source : ACEA, 2019

<sup>1</sup> Source : ADAC

<sup>2</sup> Source : Statistics Netherlands CBS, données de 2016



## 1.2 Classement sectoriel LeasePlan 2019 des parcs automobiles

La catégorie des voitures de société est une sous-catégorie intéressante de véhicules routiers, étant donné que sa composition dépend non seulement des tendances générales évoquées plus haut, mais aussi d'autres tendances spécifiques au parc automobile. Rappelons d'abord qu'historiquement, les parcs automobiles se sont toujours davantage orientés vers le diesel en raison du kilométrage moyen plus important parcouru par les voitures de société (24 000 km, comparés à 12 000 km pour les voitures privées<sup>2</sup>), ce qui fait souvent des voitures diesel un choix plus rentable que l'essence. D'un autre côté, les régimes de taxation des avantages en nature en vigueur dans de nombreux pays européens ont récemment fait des véhicules 100% électriques et des véhicules hybrides rechargeables les solutions les plus rentables en termes d'usage ; leur adoption s'est accélérée en conséquence.

En outre, la plupart des grandes entreprises intègrent des initiatives en matière de parc automobile dans leur programme de développement durable en donnant la priorité à des solutions de mobilité plus propres et plus écologiques, qui peuvent bien sûr également avoir une incidence sur la composition du parc.



### Classement sectoriel LeasePlan 2019 des parcs automobiles

Le secteur des Services & de la Finance ouvre la voie à un futur parc automobile durable de voitures particulières européennes.

	Baisse du diesel	Adoption des véhicules hybrides rechargeables	Adoption des véhicules électriques	Émissions de CO <sub>2</sub>	Score total
Services & Finance	1	2	2	1	6
Transport	3	3	3	6	15
Bâtiment	4	1	9	2	16
Industrie	7	4	6	3	20
Technologie	9	5	3	3	20
Automobile	2	7	5	10	24
Énergie & Chimie	10	6	1	8	25
Industrie pharmaceutique	5	9	8	6	28
Biens de consommation	8	10	7	3	28
Santé	6	8	10	8	32

1 = positif (secteur présentant la plus importante baisse en diesel et CO<sub>2</sub> ainsi que la plus importante augmentation en véhicules hybrides rechargeables et véhicules 100% électrique)  
10 = négatif (secteur présentant la plus faible baisse en diesel et CO<sub>2</sub> ainsi que la plus petite augmentation en véhicules hybrides rechargeables et véhicules 100% électrique)

Enfin, une voiture de société constitue non seulement un avantage, mais bien souvent également une nécessité pour la mobilité des collaborateurs des entreprises, il est donc crucial que les véhicules de leur flotte soient autorisés à accéder aux zones à faibles émissions (ZFE), même les plus restrictives. En somme, plusieurs dynamiques intéressantes et spécifiques aux voitures de société sont au cœur de l'évolution de la composition des parcs automobiles. Afin de mieux appréhender à quel point les flottes de différents secteurs évoluent rapidement pour faire face à ces dynamiques et à quel point ces flottes sont actuellement "écologiques", LeasePlan a mis au point un Classement sectoriel des parcs automobiles. Ce classement tient compte de la vitesse à laquelle la part des véhicules diesel est en train de diminuer, de l'adoption des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables et du niveau moyen de CO<sub>2</sub> des parcs automobiles par secteur. Nous avons utilisé les données issues des plus grands parcs automobiles de véhicules particuliers gérés par LeasePlan en Europe, regroupés en dix secteurs distincts : Services & Finance, Automobile, Transport, Bâtiment, Industrie Pharmaceutique, Santé, Industrie, Biens de consommation, Technologie et Énergie & Chimie. Nous avons ensuite comparé les parcs de 2018 à ceux de 2016.

Sur la base du Classement sectoriel LeasePlan 2019 des parcs automobiles, nous pouvons répartir les secteurs dans trois catégories :

- Les primo-adoptants : les secteurs Services & Finance, Transport et Construction sont les trois secteurs les plus enclins à changer la composition de leur flotte et à s'efforcer de réduire les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> ; de ce fait, ils ont obtenu un score élevé sur tous les critères de classement de la flotte.
- Les followers : les secteurs Industrie, Technologie, Automobile et Énergie & Chimie atteignent tous un score élevé dans l'une des catégories, mais pas dans toutes.
- Les retardataires : il est indéniable que les secteurs Industrie pharmaceutique, Biens de consommation et Santé n'adaptent pas leur parc automobile aussi rapidement que la moyenne du marché, soit parce qu'ils n'en ont pas les capacités, soit parce qu'ils sont trop conservateurs pour changer.

Dans ce rapport, nous allons analyser plus en détail chacun des aspects du Classement sectoriel LeasePlan des parcs automobiles et dévoiler les facteurs qui soutiennent ces tendances.

# Évolution de la part du diesel

Le secteur des Services & de la Finance est le chef de file de l'abandon progressif du diesel

Tous les secteurs s'éloignent peu à peu du diesel, leur part du diesel diminuant en moyenne de 3,3 points. L'abandon progressif du diesel est particulièrement rapide dans le secteur des Services & de la Finance et dans celui de l'Automobile, qui affichent respectivement une diminution de 7,8 et 5,9 points.

Ces chiffres sont particulièrement frappants d'autant que le secteur des Services & de la Finance présentait déjà la part de diesel la plus faible en 2016. Cela s'explique notamment par le fait qu'il atteint le kilométrage annuel moyen le plus bas.

Bien que la valeur d'investissement des véhicules essence soit inférieure à celle des véhicules diesel, le carburant est quant à lui plus cher dans de nombreux pays, et les véhicules diesel ont tendance à parcourir plus de kilomètres par litre de diesel. Cela les rend plus attractifs à partir d'un certain niveau de kilométrage annuel. Le faible kilométrage annuel moyen réalisé dans le secteur des Services & de la Finance signifie que les véhicules essence sont financièrement attrayants pour ce groupe relativement important de conducteurs de véhicules de société.



De plus, les sociétés du secteur des Services & de la Finance sont généralement davantage disposées à adapter la politique de leur parc automobile aux questions de développement durable, aux besoins de l'entreprise et aux besoins des employés, ce qui fait de ce secteur un "précurseur" en matière de changements apportés aux flottes.

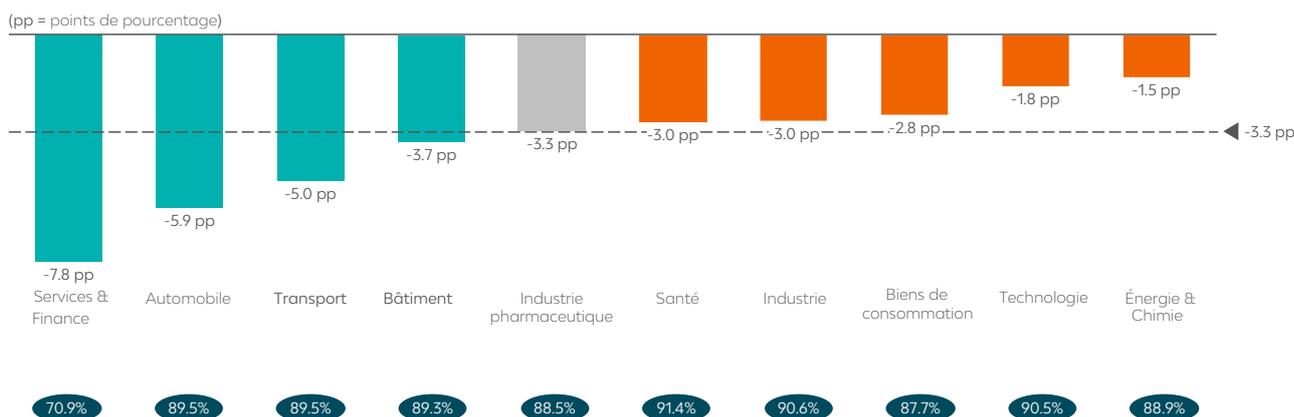
Inversement, le secteur de l'Énergie & Chimie est le plus lent à renoncer au diesel, alors que celui de la Santé reste le secteur dans lequel la part de diesel est la plus importante (même si elle a légèrement baissé).

Ce sont ces deux secteurs qui affichent les kilométrages annuels moyens les plus élevés ; de ce fait, leur passage à l'essence implique un coût relativement élevé.

De plus, les sociétés actives dans ces secteurs sont moins ouvertes au changement, soit parce qu'il ne fait pas partie de leur culture d'entreprise, soit parce qu'elles sont réticentes à modifier les avantages sociaux des employés.

Il sera intéressant d'observer si le secteur des Services & de la Finance est à même de maintenir ce rythme et à quel moment l'abandon du diesel deviendra une option viable pour les secteurs Énergie & produits chimiques et Technologie, compte tenu de leurs kilométrages moyens élevés. La législation sur l'ensemble du continent devenant de moins en moins favorable aux véhicules à moteur à combustion, nous sommes persuadés que la part du diesel va continuer de baisser dans chaque secteur.

## Évolution de la part du diesel dans les parcs automobiles de chaque secteur 2016 - 2018





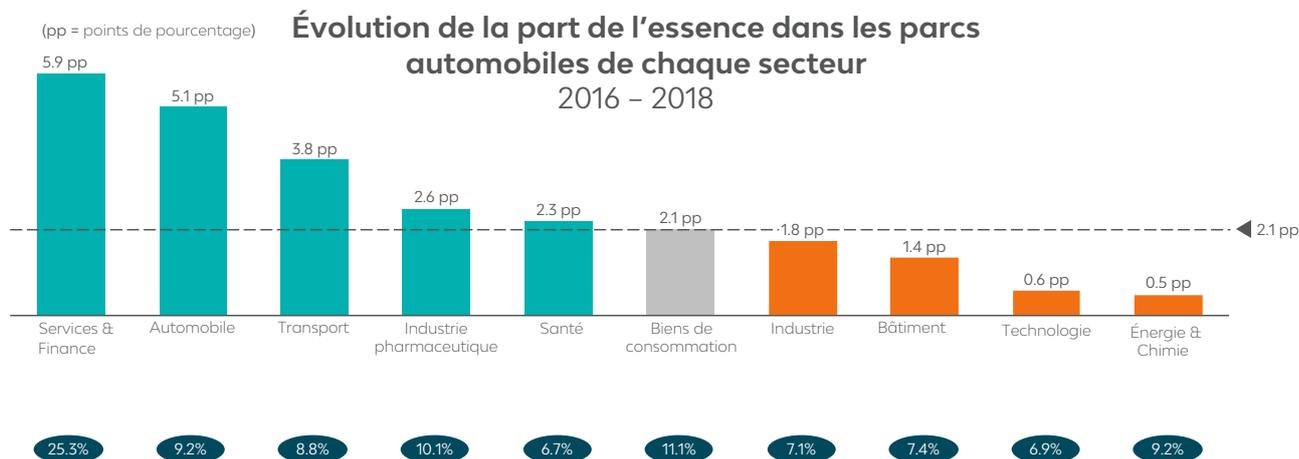
## Évolution de la part de l'essence

Dans une large mesure, l'essence est en train de remplacer le diesel, et c'est à nouveau le secteur des Services & de la Finance qui est au premier plan de cette tendance.

L'essence est considérée par de nombreuses entreprises comme une meilleure alternative au diesel, et tous les secteurs s'orientent vers ce type de carburant. Suite au scandale du dieseldate et à la plus grande attention portée aux émissions de NOx, qui a entraîné la multiplication des zones à faibles émissions, l'essence semble être à nouveau en vogue.

Les secteurs des Services & de la Finance et de l'Automobile ont enregistré la plus importante augmentation de véhicules essence, avec chacune une hausse de 5,9 points, chiffre qui fait écho à la réduction de la part du diesel. Comme ils enregistrent des kilométrages moyens élevés, il est logique que les secteurs de l'Énergie & de la Chimie et de la Technologie connaissent les plus faibles augmentations de véhicules essence.

La législation européenne moins favorable aux véhicules à moteur à combustion a également une incidence sur la part de l'essence. Alors que l'essence n'émet pas autant de NOx que le diesel, elle génère en moyenne plus de CO<sub>2</sub> (g/km). Le prix des véhicules essence s'en trouve donc augmenté en raison de la fiscalité indexée sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Il sera donc intéressant de voir si la croissance de la part de l'essence se poursuivra à l'avenir.



# Évolution de la part des véhicules hybrides rechargeables

Les secteurs du Bâtiment et des Services & de la Finance sont à la pointe en termes d'adoption de véhicules hybrides rechargeables.

Les véhicules hybrides rechargeables constituent un autre type de véhicules ayant progressé depuis 2016. Les raisons qui expliquent l'adoption accrue de ce type de véhicules sont multiples. Dans de nombreux pays européens, les niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles des véhicules hybrides rechargeables ont entraîné divers avantages, tels que des taxations basées sur les émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles, des incitations à l'achat et moins de restrictions dans les zones à faible émission (ZFE).

Les véhicules 100% électriques bénéficient d'avantages financiers plus importants. Toutefois, les véhicules hybrides rechargeables sont actuellement préférés aux véhicules 100% électriques dans la plupart des secteurs, et ce pour diverses raisons :

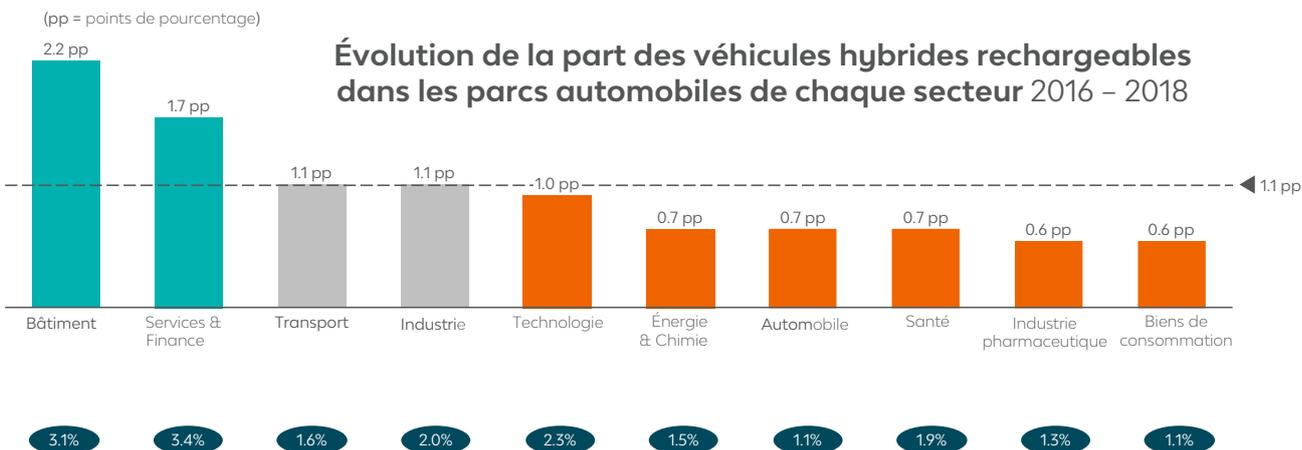
- Un véhicule 100% électrique nécessite une batterie plus grande qu'un véhicule hybride rechargeable, ce qui entraîne un prix d'achat plus élevé pour les véhicules 100% électriques, les batteries en elles-mêmes étant déjà onéreuses.
- Contrairement aux véhicules hybrides rechargeables, il n'existe pas encore suffisamment de modèles de véhicule 100% électrique dans l'ensemble des segments (notamment dans le segment intermédiaire).
- Contrairement aux véhicules 100% électriques, les véhicules hybrides rechargeables ne sont pas soumis à des restrictions d'autonomie et ne dépendent pas de la densité des infrastructures de recharge.

être considérées comme particulièrement significatives et indiquent sur les deux dernières années une augmentation trois fois plus importante de la part des véhicules hybrides rechargeables que le secteur des Biens de consommation. Cette augmentation peut être attribuée une fois encore à l'attention accordée par le secteur des Services & de la Finance à une mobilité porteuse d'avenir et à la volonté des entreprises d'adapter leur politique de flotte.

À travers toute l'Europe, les gouvernements recourent à toutes sortes d'incitations pour convaincre les conducteurs de véhicules de société d'abandonner les véhicules à moteur à combustion. Certains gouvernements encouragent l'acquisition de véhicules hybrides rechargeables comme une bonne alternative aux véhicules à moteur à combustion. D'autres ont expérimenté des incitations à l'achat de véhicules hybrides rechargeables, mais ont arrêté entre-temps, après en avoir conclu que ces véhicules ne réduisaient pas les émissions effectives de CO<sub>2</sub>, à moins d'être rechargés fréquemment. De plus, les constructeurs augmentent à la fois leurs gammes de véhicules électriques et le choix de véhicules hybrides rechargeables qu'ils proposent. Il sera intéressant d'observer de quelle manière ces différentes approches affecteront la part de marché des véhicules hybrides rechargeables.

Le secteur du Bâtiment affiche la plus grande part de véhicules hybrides rechargeables. Toutefois, cela est lié au fait que l'ensemble des données relatives au secteur du Bâtiment affiche un nombre plus élevé que la moyenne de véhicules provenant du Royaume-Uni, pays où les incitations financières et la taxation favorisent les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules 100% électriques depuis plusieurs années déjà.

Les statistiques du secteur des Services & de la Finance peuvent donc

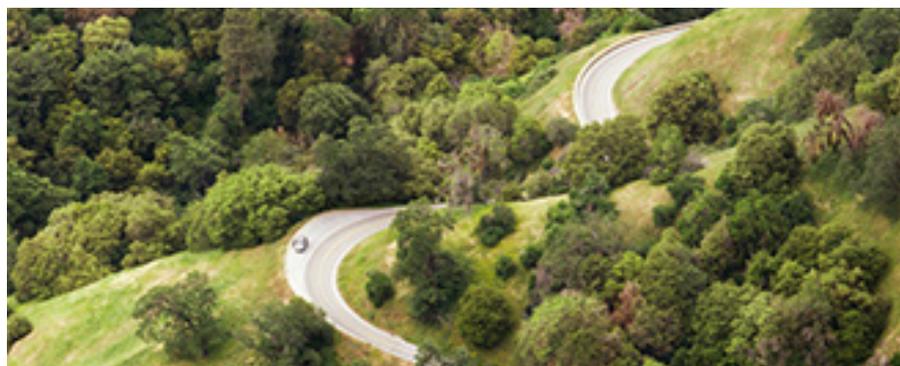


# Évolution de la part des véhicules 100% électriques

La part de ces véhicules décolle tout doucement et a doublé ces deux dernières années dans la plupart des secteurs.

Ces dernières années, les véhicules 100% électriques ont suscité beaucoup d'attention. Bien que les sociétés leaders dans chaque secteur conçoivent leurs flottes de véhicules 100% électriques dans le cadre de programmes de "passage à l'électrique" et de projets pilotes, l'adoption de ces véhicules est encore relativement lente. Il semble qu'il y ait effectivement une demande en véhicules 100% électrique, mais l'adoption à grande échelle est retardée par plusieurs obstacles :

- Un choix limité de modèles de voitures, notamment dans le segment intermédiaire
- Une technologie de batterie onéreuse qui fait que les véhicules 100% électriques restent non compétitifs (malgré les incitations gouvernementales)
- De délais de livraison élevés (jusqu'à un an) pour ces modèles de véhicules
- Des infrastructures de mise en charge électrique encore limitées dans de nombreux pays

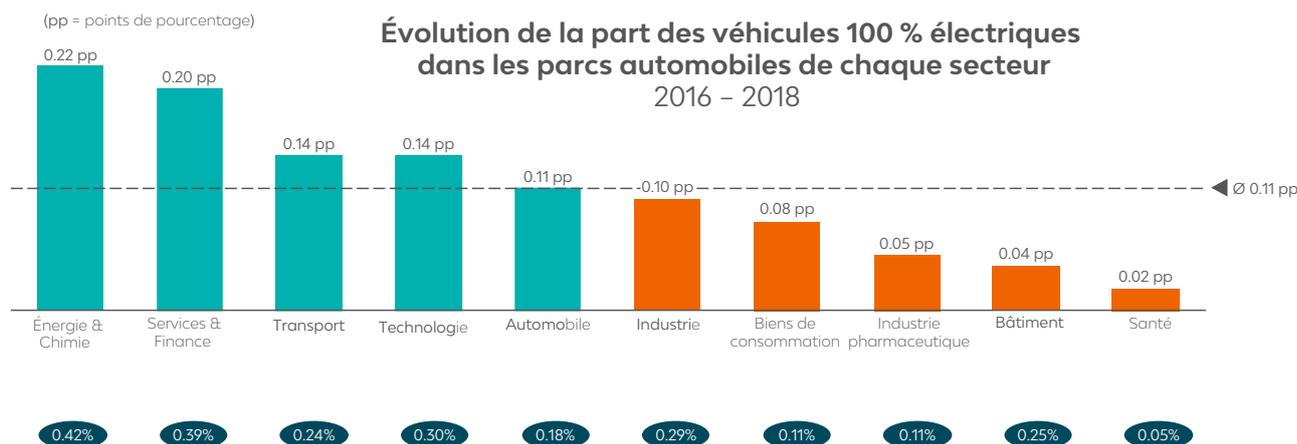


Pour toutes ces raisons, la part des véhicules 100% électriques reste relativement faible, malgré un taux de croissance moyen de 100 % dans l'ensemble des secteurs. Tous ces obstacles sont néanmoins susceptibles de s'estomper dans les années à venir, car le coût de la technologie des batteries baisse rapidement, car les constructeurs augmentent leur production de véhicules électriques à batterie et car les infrastructures de mise en charge connaissent des améliorations rapides dans de nombreux pays.

Il est intéressant de noter que le secteur de l'Énergie & de la Chimie, généralement à la traîne quand il s'agit d'abandonner le diesel (surtout en raison du kilométrage annuel élevé), se situe en tête pour le passage aux véhicules 100% électriques.

Cette constatation s'explique principalement par le fait que quelques acteurs de petite taille du secteur de l'Énergie & de la Chimie, très favorables au développement durable, ont choisi de passer au tout électrique.

Compte tenu de l'amélioration constante de la technologie des batteries, du soutien gouvernemental et environnemental accordé aux véhicules électriques à batterie et du fait que la part des véhicules électriques à batterie a doublé dans la plupart des secteurs, on peut affirmer que cette croissance va se poursuivre, bien que personne ne puisse prédire à quelle vitesse. Il sera intéressant d'observer si les secteurs qui sont à la traîne rattraperont leur retard ou si les secteurs de l'Énergie & de la Chimie et des Services & de la Finance conserveront leur avance et à quel moment la part des véhicules 100% électriques entraînera une réduction significative d'émissions de CO<sub>2</sub>.





# Évolution des émissions moyennes en CO<sub>2</sub>

Remplacer le diesel par l'essence permet d'atteindre une réduction minimale des émissions moyennes en CO<sub>2</sub>

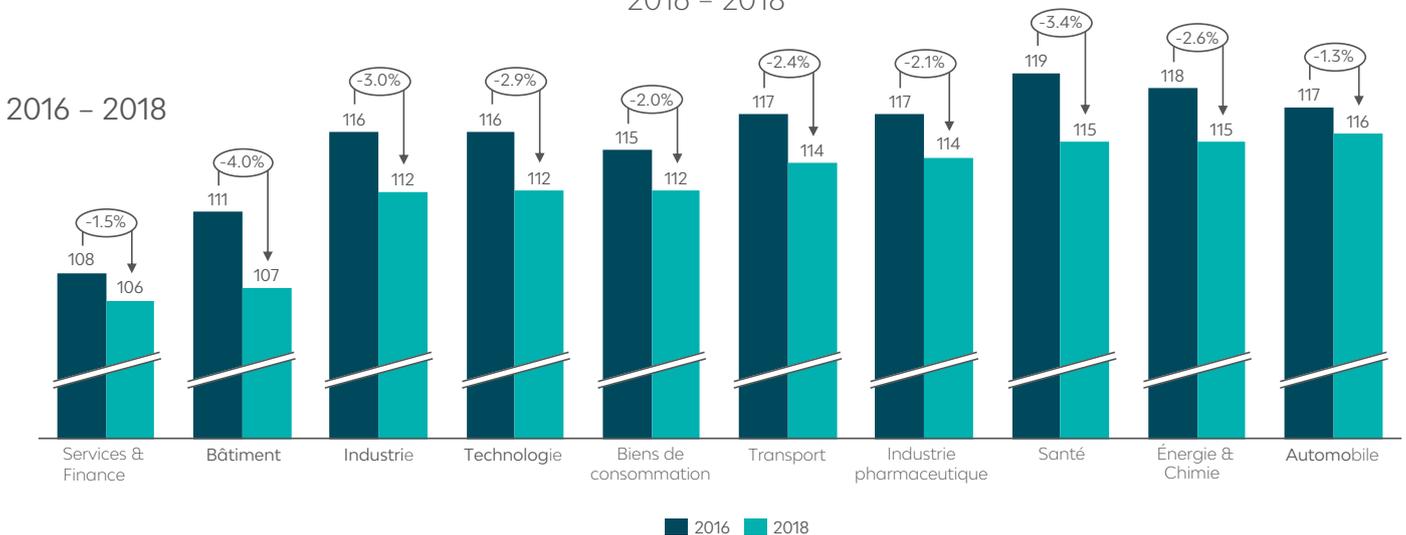
Entre 2016 et 2018, les émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) moyennes ont diminué dans tous les secteurs. Toutefois, ce sont les secteurs des Services & de la Finance et de l'Automobile qui ont le moins progressé dans ce domaine. Cela s'explique par leur passage relativement net à l'essence, qui émet davantage de CO<sub>2</sub> que le diesel. Cet état de fait souligne à quel point il est important de lancer des véhicules plus économes en carburant plutôt que d'abandonner purement et simplement un certain type de carburant (le diesel, en l'occurrence). Entre-temps, le secteur du Bâtiment, qui présentait déjà un niveau moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> relativement bas,

a pu enregistrer la plus grande baisse en remplaçant les véhicules diesel par des véhicules hybrides rechargeables.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2018, les valeurs de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) doivent être fournies pour toutes les nouvelles voitures particulières. Reste à voir quel impact cela aura sur les futures moyennes de CO<sub>2</sub>. Les décisions des entreprises en matière de politique de flotte constitueront un autre

facteur important. Si les entreprises instituent un seuil de CO<sub>2</sub> plus élevé pour offrir à leurs employés le même choix de véhicules, leur taux moyen de CO<sub>2</sub> augmentera. Si elles conservent leurs seuils existants et lancent éventuellement en parallèle des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules 100% électriques pour compenser la perte de choix de véhicules, leur taux moyen de CO<sub>2</sub> diminuera. Comme chaque secteur est susceptible d'opter pour des tactiques différentes, une redistribution des cartes et des véhicules est tout à fait possible en 2020.

Émissions de CO<sub>2</sub> moyennes en g/km  
2016 - 2018



# Conclusion

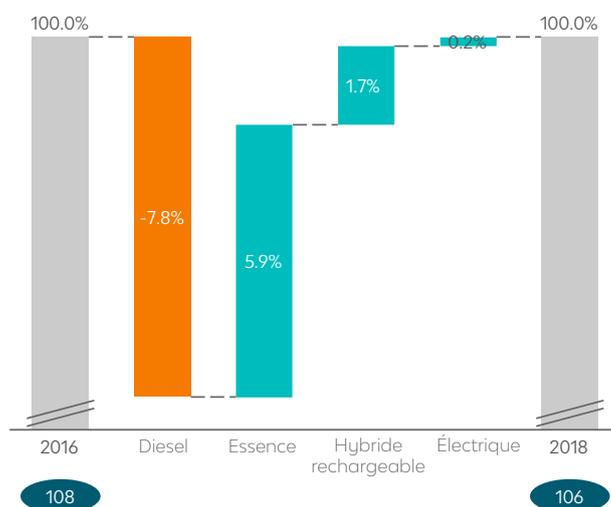
Au cours de ces deux dernières années, la part du diesel dans les parcs automobiles a diminué. En parallèle, une augmentation de la part des véhicules essence, des véhicules hybrides rechargeables et, dans une moindre mesure, des véhicules 100% électriques a été constatée. Avec l'adoption par les gouvernements d'une législation de plus en plus stricte visant à persuader les conducteurs d'abandonner le diesel au profit des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules 100% électriques, la baisse de la consommation de diesel devrait se poursuivre. Il sera intéressant d'observer si la part de l'essence continuera à augmenter au même rythme, compte tenu des niveaux élevés de CO<sub>2</sub> qui y sont associés et de l'augmentation de la taxation basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> à travers l'Europe.

En matière de changement de type de carburant, les comparaisons entre les différents secteurs révèlent de fortes disparités des rythmes et des approches. Le secteur des Services & de la Finance a pris les devants ; c'est le secteur qui affiche le kilométrage moyen le plus bas, ce qui incite les entreprises à changer de type de carburant et à abandonner le diesel. Par ailleurs, les entreprises du secteur de l'Énergie & de la Chimie semblent être bien plus conservatrices lorsqu'il s'agit de changer leur politique de flotte, soit parce que le changement ne fait pas partie de leur culture d'entreprise, soit parce qu'elles sont réticentes à modifier les avantages sociaux des employés. Plutôt que de tout chambouler, elles préfèrent se contenter de traverser la période d'incertitude actuelle causée par l'évolution constante des régimes de taxation des émissions et par les progrès technologiques rapides des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules 100% électriques. On note quelques exceptions notables dans le secteur de l'Énergie & de la Chimie, avec quelques sociétés ayant opté pour une flotte de véhicules exclusivement électriques au cours des deux dernières années.

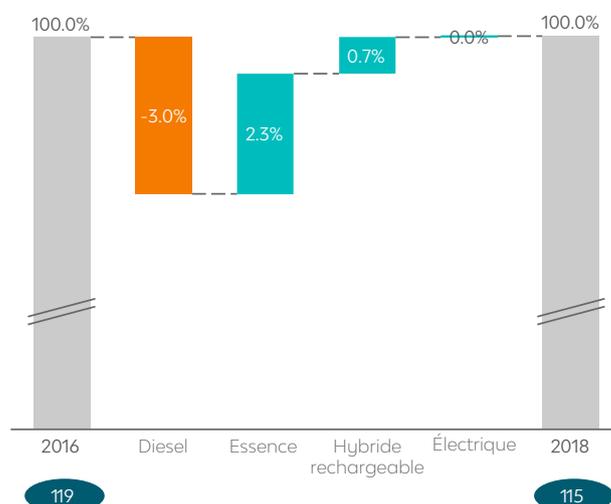
Dans l'ensemble, si l'on examine toutes les catégories prises en compte dans le Classement sectoriel LeasePlan 2019 des parcs automobiles de différents secteurs, le secteur des Services & de la Finance se place nettement en tête, alors que le secteur de la Santé est le plus réfractaire au changement, malgré des niveaux élevés moyens de CO<sub>2</sub>.

Les véhicules électriques à batterie deviennent plus attrayants et les véhicules à moteur à combustion deviennent plus chers : nous allons surveiller étroitement le progrès que réaliseront les autres secteurs pour suivre l'exemple du secteur des Services & de la Finance et peut-être même pour réduire l'écart.

**Évolution de la part des carburants dans le parc automobile du secteur Services financiers et professionnels 2016 - 2018**



**Évolution de la part des carburants dans le parc automobile du secteur Soins de santé 2016 - 2018**



De manière générale, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> ont diminué. L'augmentation du nombre de véhicules hybrides rechargeables permet d'atteindre un taux moyen de CO<sub>2</sub> plus bas, même si une grande partie de la flotte du secteur est aussi constituée de véhicules essence, comme le prouve le secteur des Services & de la Finance. Depuis que les valeurs de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP constituent la norme, la tendance à la baisse ne va plus de soi. Les stratégies des entreprises en matière de politique de flotte détermineront si la baisse des niveaux moyens de CO<sub>2</sub> se maintiendra à l'avenir.

En tant que gestionnaire de parc, comment pouvez-vous rester compétitif tout en ne payant pas votre flotte trop cher ? Nous proposons des études personnalisées avec une analyse exclusive de vos performances comparées à celles de vos pairs (anonymisés) du secteur, par constructeur, durée de contrat, kilométrage annuel, niveaux moyens de CO<sub>2</sub> et mix carburant.

Ce service payant vous donnera de nombreux avantages :

- Une meilleure compréhension de la façon dont votre entreprise se compare à ses pairs du secteur pour des critères de mesures clés.
- Une indication des écarts de performances et des possibilités d'amélioration.
- Une prise de décisions plus informée en matière de mobilité et l'adoption de pratiques d'excellence.
- Une amélioration de la qualité, de l'efficacité et de la maîtrise des coûts du parc automobile.

Pour plus d'informations, nous vous invitons à contacter votre interlocuteur commercial LeasePlan ou LeasePlan Consultancy Services : <https://www.leaseplan.com/en-lp/international/consultancy/benchmark/#Paragraphe3>

# LeasePlan

LeasePlan Corporation N.V.  
Gustav Mahlerlaan 360  
1082 ME Amsterdam  
Pays-Bas  
[info@leaseplancorp.com](mailto:info@leaseplancorp.com)

[leaseplan.com](https://leaseplan.com)